



AUSLEGESCHRIFT

1 180 392

Internat. Kl.: B 61 f

Deutsche Kl.: 20 d - 4

Nummer: 1 180 392

Aktenzeichen: D 24997 II / 20 d

Anmeldetag: 23. Februar 1957

Auslegetag: 29. Oktober 1964

1

Die Erfindung betrifft einen Zwischenwagen für einen aus Zwischen- und Hauptteilen bestehenden Gliederzug, insbesondere Schienengliederzug, wobei nur die Zwischenwagen mit je einem Drehgestell versehen sind.

Bei den bekannten Gliederzügen wird die Last auf die in verschiedener Bauweise hergestellten Drehgestelle über einen Zapfen und eine Drehpfanne, die als Verbindungsmittel zwischen Wagenkasten und Drehgestell dienen, übertragen.

Bekannt sind außerdem Gliederzüge, deren Wageneinheiten auf einem Drehgestell pendelnd und unter Vermeidung eines mittleren Drehzapfens gelagert sind. Ferner sind Gliederzüge bekannt, bei denen die Aufnahme der Last und die Kupplung der Wageneinheiten mittels lenkbarer Einzelachsen erfolgt.

Des weiteren sind Bauarten von Gliederzügen bekannt, bei denen zwischen zwei mit Fahrgestellen ausgerüsteten Wageneinheiten eine Wageneinheit ohne Fahrgestell angeordnet ist. Durch eine drehbare Auflagerung dieser Wageneinheit auf den Fahrgestellen der beiden benachbarten Wageneinheiten, wird die Verbindung zwischen den einzelnen Wageneinheiten erreicht.

Alle bisher bekannten Bauarten von Gliederzügen zeigen als wesentliches Merkmal, daß die Last vom Wagenkasten auf das Drehgestell oder die lenkbare Einzelachse ohne Zwischenschaltung eines besonderen Rahmens für die Auflagerung der Wagenkästen übertragen wird. Sie haben den Nachteil, daß beim Durchfahren der Kurven von den einzelnen Wageneinheiten direkt auf die Radsätze eine Seitenkraft ausgeübt wird, welche die Radkörper am Spurradius aufzunehmen haben. Hierdurch werden die Spurräder der Radsätze ungünstig beansprucht, was deren unerwünscht starken Verschleiß und damit die Gefahr der Entgleisung zur Folge hat.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, diese Nachteile bei einem Schienengliederzug der eingangs beschriebenen Art zu vermeiden und einen derartigen Zug so auszubilden, daß er insbesondere eine gute Kurvenläufigkeit erhält.

Gemäß der Erfindung wird diese Aufgabe dadurch gelöst, daß das Drehgestell einen mittleren Rahmenträger aufweist, auf welchem die beiden anschließenden laufwerkslosen Hauptteile aufliegen.

Der Rahmenträger dient somit einerseits zur Auflagerung der beiden die Fahrgasträume enthaltenden Hauptteile und andererseits zur Aufnahme des Zwischenteils, der in bekannter Weise vornehmlich die Ein- bzw. Ausstiege und die dazugehörigen Räume umfaßt. Während die beiden Hauptteile an den

Zwischenwagen für einen aus Zwischen- und Hauptteilen bestehenden Gliederzug

Anmelder:

Deutsche Reichsbahn, vertreten durch das Technische Zentralamt Berlin, Berlin W 8, Krausenstr. 17/20

Als Erfinder benannt:

Dipl.-Ing. Erwin Kramer, Berlin,
Alfred Grevesmühl, Berlin-Pankow,
Friedrich Schulze, Genthin,
Rudolf Tackert, Berlin-Niederschönhausen,
Willi Jaenichen, Hohenneuendorf bei Berlin --

2

Enden des Rahmenträgers in den Auflagern beweglich gelagert sind, kann der Zwischenteil auf dem Rahmenträger fest oder, wie im Ausführungsbeispiel dargestellt, beweglich angeordnet sein.

In der Zeichnung ist der Erfindungsgegenstand an Hand eines Ausführungsbeispiels schematisch dargestellt, und zwar zeigt

Fig. 1 die Draufsicht auf einen in einer Gleiskrümmung fahrenden Schienengliederzug,

Fig. 2 die Seitenansicht eines Zwischenteiles mit Rahmenträger und der beiden anschließenden Hauptteile.

Auf einem beliebigen Drehgestell 1 ist ein Rahmenträger 2 drehbar gelagert. Unabhängig von dieser Lagerung ist der Zwischenteil *a* mittels des Auflagers 3 auf dem Rahmenträger 2 drehbar gelagert. Durch seitlich auf dem Rahmenträger 2 angebrachte, in der Zeichnung nicht dargestellte Gleitstücke in Verbindung mit den nachgiebigen Anlenkungen der beiden Hauptteile *b* und *c* an dem Zwischenteil *a* ist dieser gegen ein Nicken und Wanken um das Auflager 3 gesichert. Die Auflager 4 und 5 an den Enden des Rahmenträgers 2 dienen zur Aufnahme der Auflagerstützen für die Hauptteile *b* und *c*.

Durch die Erfindung wird es ermöglicht, daß sich das Drehgestell beim Durchfahren von Kurven völlig zwanglos, also ohne Beeinflussung durch die Hauptteile *b* und *c* kurvengerecht einstellen kann. Das zwanglose Durchlaufen der Kurven ist somit gesichert, und das vorzeitige Scharflaufen der Spurräder wird vermieden.

Patentanspruch:

Zwischenwagen für einen aus Zwischen- und Hauptteilen bestehenden Gliederzug, insbesondere Schienengliederzug, wobei nur die Zwischenwagen mit je einem Drehgestell versehen sind, dadurch gekennzeichnet, daß auf dessen mittlerem Rahmenträger (2) die beiden anschlie-

ßenden laufwerkslosen Hauptteile (b und c) aufliegen.

In Betracht gezogene Druckschriften:

5 Deutsche Patentschriften Nr. 277 265, 443 131, 711 984, 928 349;
österreichische Patentschrift Nr. 169 145.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Fig. 1

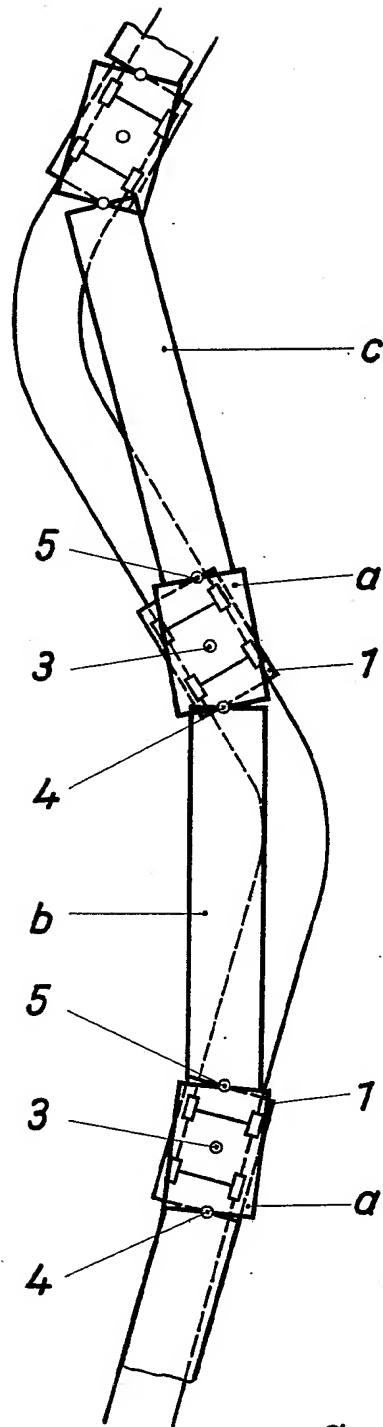


Fig. 2

